

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑪ DE 35 13 838 A 1

⑫ Aktenzeichen: P 35 13 838.6
⑬ Anmeldetag: 17. 4. 85
⑭ Offenlegungstag: 23. 10. 86

F 16 F 7/08

D 06 F 37/20

Benötigt

DE 35 13 838 A 1

⑦ Anmelder:

Fritz Bauer + Söhne oHG, 8503 Altdorf, DE

⑦a Vertreter:

Rau, M., Dipl.-Ing. Dr.rer.nat.; Schneck, H.,
Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., Pat.-Anw., 8500 Nürnberg

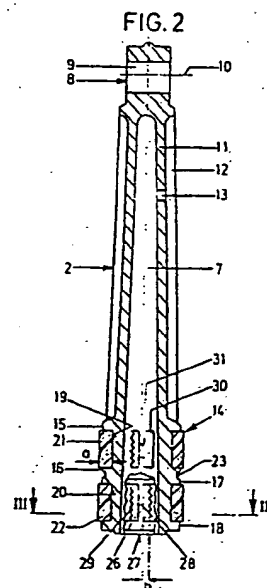
⑦b Erfinder:

Bauer, Hans Jürgen; Bauer, Hans-Peter, 8503
Altdorf, DE

⑤a Reibungsdämpfer

Ein Reibungsdämpfer, insbesondere für Waschmaschinen mit Schleudergang, besteht aus einem im wesentlichen kreiszylindrischen Gehäuse und einem coaxial in diesem verschiebbaren, mit einem Ende aus dem Gehäuse herausgeführten und am anderen Ende mit einem etwa zylindrischen Reibungskolben (14) versehenen Stößel (2). Der Reibungskolben (14) weist mindestens einen etwa kreiszylindrischen Auflage-Abschnitt (19; 20) und diesen radial überragende und axial abstandsveränderbar begrenzende Gegenhalteflansche (15, 16, 17, 18) auf. Auf dem Auflage-Abschnitt (19, 20) und zwischen den Gegenhalteflanschen (15 bis 18) ist ein elastisch gegen die Innenwand des Gehäuses angedrückter Reibungsbelag (21, 22) aus elastisch nachgiebigem Material angeordnet.

Um den Aufwand für die Herstellung ringzylindrischer Reibungsbeläge zu vermeiden, ist der Reibungsbelag (21, 22) streifenförmig ausgebildet. Außerdem sind dessen Enden am Reibungskolben (14) festgelegt. Dies kann durch den jeweiligen Reibbelag (21, 22) klemmend haltende Halteschlitz (26, 27) am Reibungskolben (14) realisiert werden.



DE 35 13 838 A 1

RAU & SCHNECK

PATENTANWÄLTE

3513838

DIPL.-ING. DR. MANFRED RAU DIPL.-PHYS. DR. HERBERT SCHNECK ZUGELASSENE VERTRETER BEIM EUROPÄISCHEN PATENTAMT

VNR 106984

Nürnberg, 16.04.85
R/St

Fritz Bauer + Söhne oHG, Industriestraße 12-14,
8503 Altdorf

A n s p r ü c h e

1. Reibungsdämpfer, insbesondere für Waschmaschinen mit Schleudergang, bestehend aus einem im wesentlichen kreiszylindrischen Gehäuse und einem koaxial in diesem verschiebbaren, mit einem Ende aus dem Gehäuse herausgeführten und am anderen Ende mit einem etwa zylindrischen Reibungskolben versehenen Stößel, wobei der Reibungskolben mindestens einen etwa kreiszylindrischen Auflage-Abschnitt und diesen radial überragende und axial abstands-unveränderbar begrenzende Gegenhalteflansche aufweist und wobei auf dem Auflage-Abschnitt und zwischen den Gegenhalteflanschen ein elastisch gegen die Innenwand des Gehäuses angedrückter Reibungsbelag aus elastisch nachgiebigem Material angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Reibungsbelag (21, 22; 21') streifenförmig ausgebildet ist und daß dessen Enden (30; 30') am Reibungskolben (14) festgelegt sind.

BEST AVAILABLE COPY

2. Reibungsdämpfer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Enden (30; 30') des streifenförmigen Reibungsbelages (21, 22; 21') am Reibungskolben festgeklemmt sind.

3. Reibungskolben nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß am Reibungskolben (14) die Enden (30) des Reibbelages (21, 22) klemmend haltende Halteschlitzte (26, 27) vorgesehen sind.

4. Reibungsdämpfer nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Halteschlitzte (26, 27) am Auflage-Abschnitt (19, 20) ausgebildet sind.

5. Reibungsdämpfer nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Halteschlitzte (26, 27) mit einer Verzahnung (29) versehen sind.

6. Reibungsdämpfer nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Halteschlitzte (26, 27) durch einen Steg (28) begrenzt sind.

7. Reibungsdämpfer mit zwei Auflage-Abschnitten für zwei Reibungsbeläge, dadurch gekennzeichnet, daß die jeweiligen Halteabschnitte (26, 27) der beiden Auflage-Abschnitte (19, 20) einander diametral gegenüberliegen.

8. Reibungsdämpfer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Reibungskolben mit Halte-Vorsprüngen (32, 33) versehen ist, die in entsprechende Ausnehmungen (34, 35) des Reibungsbelages (21') eingreifen.

BAD ORIGINAL

BEST AVAILABLE COPY

RAU & SCHNECK

PATENTANWÄLTE

3513838

3

DIPL.-ING. DR. MANFRED RAU DIPL.-PHYS. DR. HERBERT SCHNECK ZUGELASSENE VERTRETER BEIM EUROPÄISCHEN PATE

VNR 106984

Nürnberg, 16.04.85
R/St

Fritz Bauer + Söhne oHG, Industriestraße 12-14,
8503 Altdorf

Reibungsdämpfer

Die Erfindung betrifft einen Reibungsdämpfer nach dem Oberbegriff des Anspruches 1.

Bei einem derartigen aus der DE-OS 29 42 716 bekannten Reibungsdämpfer ist der mindestens eine Reibungsbelag als geschlossene ringzylindrische Hülse ausgebildet, die an ihrem Innenumfang unter Zugspannung steht. Dieser Reibungsdämpfer hat sich insbesondere beim Einsatz in Waschmaschinen mit Schleudergang außerordentlich bewährt. Die Herstellung ringzylindrischer Reibungsbeläge insbesondere aus einem geschlossenzelligen Schaumstoff ist aber aufwendig.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, den Reibungsdämpfer der gattungsgemäßen Art so auszugestalten, daß der Aufwand für die Herstellung ringzylindrischer Reibungsbeläge vermieden wird.

BEST AVAILABLE COPY

- 4 -

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale im Kennzeichnungsteil des Anspruches 1 gelöst. Durch die erfindungsgemäßen Maßnahmen wird erreicht, daß der Reibungsbelag aus einer ebenen Platte aus geeignetem Material, beispielsweise einem geschlossenzelligen PU-Schaum, geschnitten werden kann. Dieser Streifen wird dann um den entsprechenden Auflageabschnitt am Reibungskolben herumgeschlungen und festgelegt. Er kann hierbei in gleicher Weise vorgespannt werden, wie eine geschlossene ringzylindrische Reibungshülse.

Ein Festklemmen der Enden des Reibungsbelages nach Anspruch 2 ist für die Montage besonders einfach. Wenn die Ausgestaltung nach Anspruch 3, und zwar insbesondere in der Weiterbildung nach Anspruch 4 vorgesehen ist, dann brauchen die Enden des streifenförmigen Reibungsbelages nur in die Halteschlitz eingeschoben zu werden, wodurch die Befestigung bereits bewirkt wird. Durch entsprechend tiefes Hineinschieben nur eines Endes des streifenförmigen Reibungsbelages kann eine unterschiedliche Vorspannung des Reibungsbelages herbeigeführt werden. Die Maßnahmen nach Anspruch 5 führen zu einer besonders sicheren Klemmung des Enden des Reibungsbelages in den Halteschlitz. Durch die Weiterbildung nach Anspruch 6 wird erreicht, daß die beiden Halteschlitz besonders dicht nebeneinanderliegen, so daß nur ein sehr kleiner Bereich nicht bei der Reibungsdämpfung wirksam ist. Dieser geringfügige Verlust an Reibungsfläche über den Umfang des Reibungsdämpfers fällt nicht ins Gewicht. Im Vergleich zu einem aus einer geschlossenen ringzylindrischen Hülse bestehenden Reibungsbelag braucht die axiale Erstreckung des erfindungsgemäßen Reibungsbelages nur geringfügig vergrößert zu werden. Im übrigen werden in dem Bereich, in dem die beiden Enden des streifenförmigen Reibungsbelages in die Halteschlitz

eingezogen sind, kleine Kammern gebildet, in die sich Schmierfett setzt, so daß hier ein Schmierfett-speicher gebildet wird.

Wenn zwei Reibungsbeläge vorgesehen sind, dann führt die Ausgestaltung nach Anspruch 7 zu einer verbesserten Führungssymmetrie.

Eine alternative Ausgestaltung ist im Anspruch 8 angegeben.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von zwei Ausführungsbeispielen anhand der Zeichnung. Es zeigt

Fig. 1 einen Reibungsdämpfer gemäß der Erfindung im Längsschnitt,

Fig. 2 den Stößel des Reibungsdämpfers im Längsschnitt in teilweise aufgebrochener Darstellung,

Fig. 3 einen Querschnitt durch den Stößel entsprechend der Schnittlinie III-III in Fig. 2,

Fig. 4 einen Querschnitt durch den Reibungskolben einer geänderten Ausführungsform des Stößels und

Fig. 5 einen Reibungsbelag für die geänderte Ausführungsform nach Fig. 4 in einer perspektivischen Darstellung.

Der in der Zeichnung dargestellte Reibungsdämpfer weist ein Gehäuse 1 und einen Stößel 2 auf.

Das Gehäuse 1 besteht aus einem Rohr, das an einem Ende mittels eines Bodens 3 verschlossen ist. An der Außenseite des Bodens 3 ist ein sogenanntes Auge 4, also eine Gelenkbüchse zum Anlenken des Reibungsdämpfers, angebracht. Dieses Auge 4 weist demzufolge eine zylindrische Ausnehmung 5 auf, deren Symmetrieachse 6 die Mittel-Längs-Achse 7 des Reibungsdämpfers senkrecht schneidet.

Das Gehäuse 1 mit Boden 3 und Auge 4 ist einstückig ausgebildet.

Der Stößel 2 weist an seinem äußeren Ende ebenfalls ein Auge 8, also eine Anlenkbüchse, auf, das eine zylindrische Ausnehmung 9 aufweist, deren Achse 10 ebenfalls die Mittel-Längs-Achse 7 senkrecht schneidet. Der Stößel selber besteht im wesentlichen aus einem sich zum Auge 8 hin verjüngenden Rohr 11, das auf seiner Außenseite mittels Längsrippen 12 versteift ist. Am äußeren Ende dieses Rohres 11 ist das Auge 8 ausgebildet.

Das Rohr 11 weist eine Entlüftungsöffnung 13 auf.

Am im Gehäuse 1 befindlichen inneren Ende des Stößels 2 ist ein Reibungskolben 14 ausgebildet, der ringförmige, im Abstand voneinander ausgebildete und einander paarweise zugeordnete Gegenhalteflansche 15, 16 und 17, 18 aufweist. Zwischen den einander jeweils zugeordneten Gegenhalteflanschen 15, 16 bzw. 17, 18 sind etwa kreiszylindrische Auflage-Abschnitte 19, 20 ausgebildet, die ebenfalls konzentrisch zur Achse 7 angeordnet sind. Auf den Auflage-Abschnitten 19, 20 ist jeweils ein Reibungsbelag 21, 22 angeordnet. Diese Reibungsbeläge 21, 22 bestehen aus einem geschlossenzelligen, elastischen Schaumstoff.

Zwischen den einander unmittelbar benachbarten Gegenhalteflanschen 16, 17 ist ein nutzförmiger Schmierfett-speicher 23 im Reibungskolben 14 ausgebildet.

Das im wesentlichen zylinderrohrförmige Gehäuse 1 weist eine im wesentlichen zylindrische Innenwand 24 auf. Im Bereich der Gehäuseöffnung ist ein Einführtrichter 25 mit einer deutlichen Durchmessererweiterung der Innenwand 24 ausgebildet. Das Gehäuse 1 einerseits und der Stößel 2 andererseits sind einstückig aus Kunststoff hergestellt, und zwar zweckmäßigerweise aus einem Homopolymer oder einem Polyacetal.

Die Auflage-Abschnitte 19, 20 sind nicht über ihren gesamten Umfang durchgehend kreiszyindrisch ausgebildet, sondern weisen einander unmittelbar benachbarte Halteschlitz 26, 27 auf, die nur für den Auflage-Abschnitt 20 in Fig. 2 dargestellt sind. Die Halteschlitz 26, 27 werden auf den einander benachbarten Seiten durch einen schmalen Steg 28 begrenzt, der sich zwischen den beiden zugeordneten Gegenhalteflanschen 17, 18 erstreckt. Die dem Steg 28 abgewandte Seite jedes Halteschlitzes 26, 27 wird durch eine Verzahnung 29 begrenzt. Die Reibungsbeläge 21, 22 sind als flache rechteckige Streifen ausgebildet, die zwischen den jeweils zugehörigen Gegenhalteflanschen 15, 16 bzw. 17, 18 um die entsprechenden Auflage-Abschnitte 19 bzw. 20 gelegt werden und deren Enden 30 dann in den jeweiligen Halteschlitz 26 bzw. 27 geschoben werden, so daß das jeweilige Ende 30 in den Innenraum 31 des Reibungskolbens 14 steht. Die Breite b der Halteschlitz 26 bzw. 27 in Umfangsrichtung der Auflage-Abschnitte 19 bzw. 20 ist deutlich geringer als die Dicke a der Reibungs-Beläge 21 bzw. 22, so daß deren Enden 30 gegen Herausziehen gesichert gehalten werden,

was durch die Verzahnungen 29 noch unterstützt wird. Beim Einschieben der Enden 30 der Reibungsbeläge 21, 22 in den jeweils zugeordneten Halteschlitz 26 bzw. 27 können die Reibungsbeläge 21, 22 vorgespannt werden, wodurch die Reibungscharakteristik beeinflussbar ist.

Bei einer praktischen Ausführungsform sind bei Vorhandensein von zwei Reibungsbelägen 21, 22 die Halteschlitze 26, 27 in dem einen Auflage-Abschnitt 19 den entsprechenden Halteschlitzen in dem anderen Auflage-Abschnitt 20 diametral gegenüber angeordnet, so daß der Kolben gute Führungseigenschaften aufweist. Die Gegenhalteflansche 15 bis 18 berühren ja die Innenwand 24 des Gehäuses 1 nicht, d.h. die Führung des Stößels 2 erfolgt ausschließlich über die Reibungsbeläge 21, 22.

Bei einer abgewandelten Ausführungsform entsprechend den Fig. 4 und 5 ist der jeweilige Auflage-Abschnitt 19' eines Reibungskolbens 14' als durchgehende zylindrische Fläche ausgebildet, von der zwei nasenartige Halte-Vorsprünge 32, 33 radial nach außen vorspringen, die einander benachbart sind. In einem streifenförmigen Reibungsbelag 21' sind im Bereich der beiden Enden 30' Ausnehmungen 34, 35 vorgesehen, die die Halte-Vorsprünge 32 bzw. 33 aufnehmen. Hierdurch wird der jeweilige Reibungsbelag 21' fest zwischen den zugeordneten Gegenhalteflanschen, von denen nur der Gegenhalteflansch 18' dargestellt ist, auf dem Auflage-Abschnitt 19' gehalten. Je nachdem, wie der Abstand der Ausnehmungen 34, 35 dimensioniert wird, kann auch bei dieser Art der Festlegung des Reibungsbelages 21' eine Vorspannung durchgeführt werden.

BAD ORIGINAL

BEST AVAILABLE COPY

3513838

. 9. - 7 -

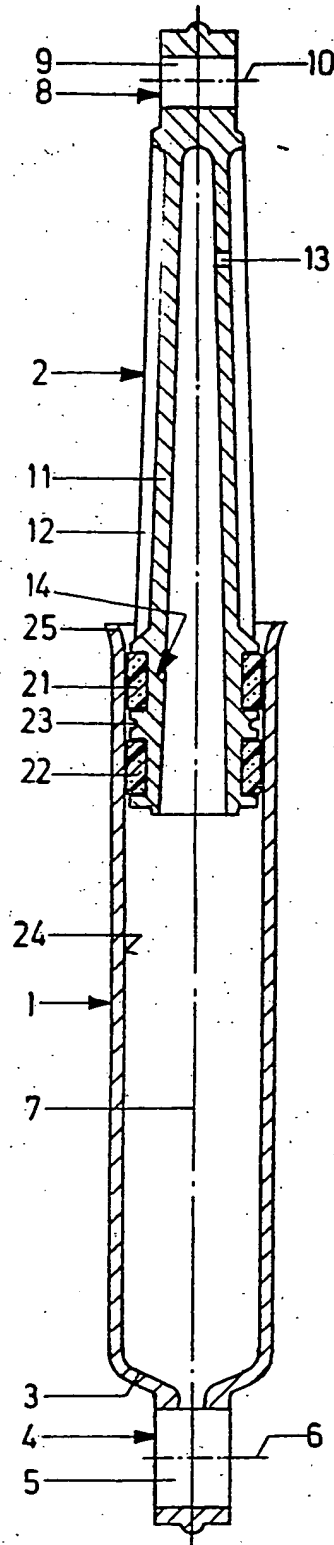
Bei der Ausgestaltung nach den Fig. 2 und 3 bilden sich zwischen der Außenfläche des jeweiligen Reibungsbelages 21 bzw. 22 und dem Steg 28 kleine Kammern 36, 37, die als Reservespeicher für Schmierfett dienen. Eine ähnliche Kammer 38 bildet sich bei der Ausführungsform nach den Fig. 4 und 5 dort, wo sich die Enden 30' des streifenförmigen Reibungsbelages 21' stoßen.

BAD ORIGINAL

BEST AVAILABLE COPY

Nummer: 35 13 838
 Int. Cl.⁴: F 16 F 7/08
 Anmeldetag: 17. April 1985
 Offenlegungstag: 23. Oktober 1986

FIG. 1



- 11 -

FIG. 2

3513838

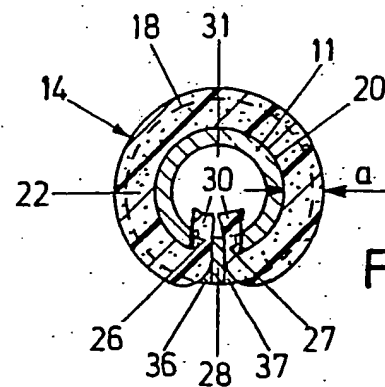
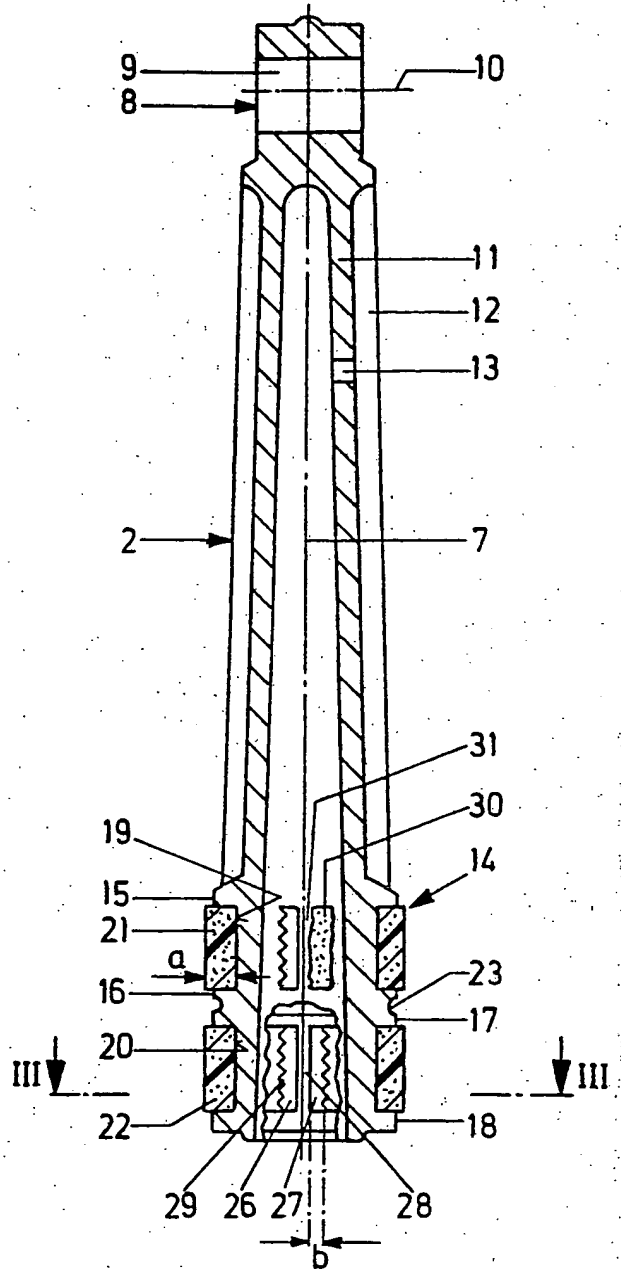


FIG. 3

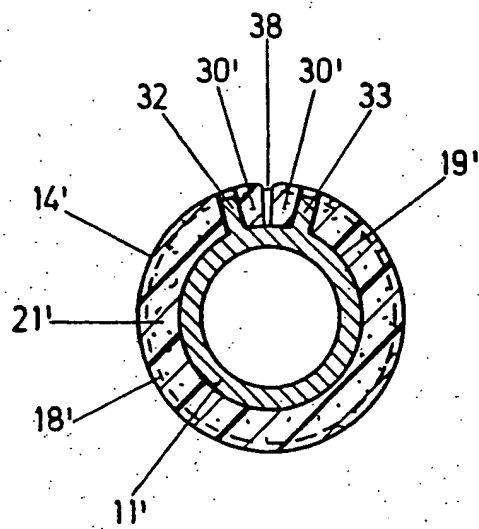


FIG. 4

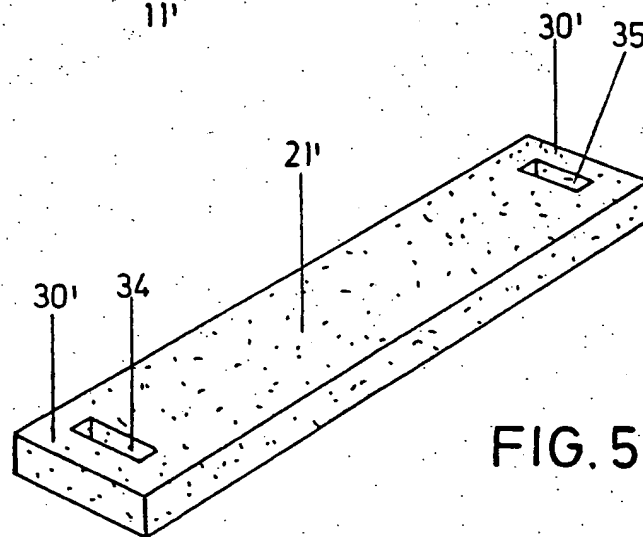


FIG. 5